



# Minister Infrastruktury

Znak pisma: DDP-2.054.34.2025  
Warszawa, 12 marca 2025

Pan  
**Szymon Hołownia**  
Marszałek Sejmu  
Rzeczypospolitej Polskiej

*Szanowny Panie Marszałku,*

w nawiązaniu do interpelacji nr 8245 Pana Michała Wosia, Posła na Sejm RP, w sprawie budowy drogi ekspresowej S45 na odcinku Racibórz – A4 i dalej w kierunku Opola i S8, przekazanej do Ministra Infrastruktury pismem z dnia 24 lutego 2025 r., przedstawiam poniżej informacje w sprawie.

Docelowa sieć autostrad i dróg ekspresowych w Polsce została określona w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 15 maja 2004 r. w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych (Dz. U. z 2018 r. poz. 741, z późn. zm.). Wyznaczone przez Radę Ministrów cele dotyczące budowy nowych ciągów autostrad i dróg ekspresowych ujęte zostały w *Rządowym Programie Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.)*, na realizację którego przewidziano środki Krajowego Funduszu Drogowego na poziomie 302,1 mld zł. W związku z powyższym, priorytetem Ministerstwa Infrastruktury jest obecnie ukończenie budowy już zdefiniowanego w ww. rozporządzeniu, docelowego układu dróg klasy A i S poprzez realizację inwestycji ujętych w ww. Programie.

Postulowana Pana wnioskiem budowa drogi ekspresowej S45 w relacji Racibórz – A4 nie jest uwzględniona w obecnie obowiązującym rozporządzeniu Rady Ministrów, przywołanym powyżej, ani w żadnym programie rządowym. W związku z powyższym, nie są zapewnione żadne źródła finansowania dla tej inwestycji ani na prace przygotowawcze, ani tym bardziej na prace związane z jej budową.

Poza wyżej wspomnianymi inwestycjami w zakresie budowy i rozbudowy autostrad i dróg ekspresowych, podejmowane są działania na istniejącej sieci dróg krajowych niższych klas technicznych, polegające na przebudowie istniejących ciągów drogowych w ramach *Programu Wzmocnienia Krajowej Sieci Drogowej do 2030 r.* oraz budowie obwodnic w ramach *Programu Budowy 100 Obwodnic na lata 2020-2030* i ww. *Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych do 2030 r.*

Ministerstwo Infrastruktury nie dysponuje prognozą ruchu dla poszczególnych dróg w kraju. Jednakże, wyniki Generalnego Pomiaru Ruchu z lat 2020/2021 wskazują, że natężenie ruchu na terenie A1 oscylowało między 24 721 poj./dobę na odcinku w. Bytom – w. Zabrze, do maksymalnej wartości 57 450 poj./dobę na odcinku w. Gliwice Sośnica – w. Knurów. Natężenie ruchu na terenie A4 oscylowało między 40 068 poj./dobę na odcinku w. Bojków – w. Gliwice Sośnica, do maksymalnej wartości 105 033 poj./dobę na odcinku na terenie Katowic. Z kolei natężenie ruchu w ciągu dk nr 45 oscylowało między 3 949 poj./dobę na odcinku obwodnicy Kluczborka, do maksymalnej wartości 16 781

poj./dobę na odcinku Opole – Zawada. Pokazuje to, że natężenie ruchu na drodze krajowej nr 45 jest mniejsze od głównych korytarzy komunikacyjnych w regionie, wobec czego nie ma uzasadnienia do rozbudowy drogi krajowej na całym ciągu, nie mówiąc o budowie drogi ekspresowej. Można ewentualnie mówić o planach rozbudowy wybranych odcinków, najczęściej przy dużych ośrodkach miejskich.

Dlatego też, mając na uwadze istotne znaczenie istniejącej drogi krajowej nr 45 zarówno dla połączenia między województwami śląskim, opolskim i łódzkim jak i dla ruchu międzynarodowego z Czechami, w ciągu istniejącej drogi krajowej nr 45 są podejmowane intensywne działania ukierunkowane na zwiększenie przepustowości, komfortu podróży i bezpieczeństwa wszystkich użytkowników ruchu.

Do najważniejszych zadań z tego obszaru należą planowane i realizowane kompleksowe przebudowy/rozbudowy z dostosowaniem do wymaganych przepisami parametrów na odcinkach:

- Zabełków – Roszków – w województwie śląskim,
- Ciężkowice oraz Krapkowice – Rogów Opolski – na południe od A4 w województwie opolskim, sąsiadującym z już oddanym do użytku po rozbudowie odcinkiem Rogów – Opole Południe, a także z uwzględnieniem odcinka w Krapkowicach wymagającego odbudowy na skutek powodzi we wrześniu ubiegłego roku
- Zawada – Jełowa – Bierdzany – Kuniów – Kluczbork – Praszka – na północ od A4 w województwie opolskim,
- granica województwa opolskiego/łódzkiego – Wieluń oraz Czarnożyły – Złoczew – w województwie łódzkim.

W tym miejscu należy podkreślić, iż w roku bieżącym na odcinkach dróg administrowanych przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad przeprowadzany jest nowy Generalny Pomiar Ruchu (GPR), który stanowić będzie podstawowe źródło informacji o ruchu drogowym w Polsce. Dopiero jego wyniki wskażą kierunki szczegółowej analizy obecnego układu na istniejącej sieci dróg krajowych i mogą stanowić podstawę do ewentualnych analiz.

Dodatkowo realizowane są punktowe zadania ukierunkowane na poprawę bezpieczeństwa, a w ramach *Programu Bezpiecznej Infrastruktury Drogowej 2021-2024* w ciągu kilku ostatnich lat doświetlono przejścia dla pieszych, co przyczynia się do zwiększenia widoczności pieszych a w konsekwencji zwiększa bezpieczeństwo ruchu.

Odpowiadając na pytanie dot. możliwości pozyskania środków na realizację inwestycji drogowej informuję, że wydatki na budowę autostrad i dróg ekspresowych ponoszone są ze środków Krajowego Funduszu Drogowego (KFD), którego źródła finansowania są ściśle określone w ustawie z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (Dz.U. z 2024 r. poz. 321, z późn. zm.).

Po stronie ustalonych stałych przychodów KFD są przede wszystkim wpływy z opłaty paliwowej, środki pochodzące z opłat za przejazdy drogami płatnymi (przede wszystkim autostradami i drogami ekspresowymi), zasilania z tytułu kar i grzywien a także dzierżawy Miejsc Obsługi Podróżnych. Oprócz stałych przychodów ustawa przewiduje również

możliwość zasilania KFD bezzwrotnymi środkami unijnymi, które na ogół<sup>1</sup> refundują prefinansowane przez KFD wydatki oraz zwrotnymi instrumentami dłużnymi w postaci kredytów (głównie zaciąganych w Europejskim Banku Inwestycyjnym) i obligacji celowych emitowanych na rzecz KFD przez Bank Gospodarstwa Krajowego, gwarantowanych przez Skarb Państwa.

Instrumenty dłużne w postaci kredytów i obligacji umożliwiają prefinansowanie zadań z dofinansowaniem unijnym i płynną realizację zadań, przewidzianych do realizacji przez Radę Ministrów w wieloletnich planach inwestycyjnych, zgodnie z planem finansowym Krajowego Funduszu Drogowego na dany rok. Obecne wieloletnie plany inwestycyjne finansowane z KFD to: ww. *Rządowy Program Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.)* oraz *Program Budowy 100 Obwodnic na lata 2020-2030*. Łącznie na oba programy od 2020 r. Rada Ministrów zaplanowała wydatki rządu 330 mld zł, których znaczna część zostanie sfinansowana z instrumentów dłużnych.

Przytoczone w pytaniach Pana płaś środki unijne, z uwagi na premiowanie przez KE bardziej ekologicznych środków transportu, zostały w obecnym okresie programowania 2021-2027 znacznie ograniczone. W programie operacyjnym określającym wsparcie UE dla projektów Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad zapisano ok. 18 mld zł, wobec ok. 43 mld zł, w podobnym programie operacyjnym na perspektywę 2014-2020. Resort infrastruktury spodziewa się, że w kolejnych okresach programowania dofinansowanie UE na inwestycje drogowe będzie malało.

Mając powyższe na uwadze, jak również obecne zadłużenie Krajowego Funduszu Drogowego a także już uchwalone przez Radę Ministrów ww. programy wieloletnie generujące znaczne zobowiązania Skarbu Państwa, nie jest możliwe przeznaczenie dodatkowych środków KFD na nową inwestycję.

Należy podkreślić, że potrzeby inwestycyjne występują na całej sieci dróg krajowych, a Ministerstwo Infrastruktury dysponuje ograniczonymi środkami na ich realizację. Konieczne jest zatem takie ich wydatkowanie, aby w miarę równomiernie zaspokajać potrzeby wszystkich mieszkańców kraju, zgodnie z obiektywnie zidentyfikowanymi zagrożeniami i potrzebami. Uwzględniając powyższe uwarunkowania oraz ograniczone środki finansowe na realizację drogowych zadań inwestycyjnych, aktualnie nie jest planowane rozpoczęcie prac w postulowanym przez Pana płaś ciągu.

Z wyrazami szacunku

z upoważnienia Ministra Infrastruktury  
Stanisław Bukowiec  
Sekretarz Stanu

Dokument podpisany elektronicznie.

---

<sup>1</sup> W przypadku projektów współfinansowanych z CEF dokonywane są również przez KE celowe zaliczki.